LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

23 Mai 1903. — N° 245.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

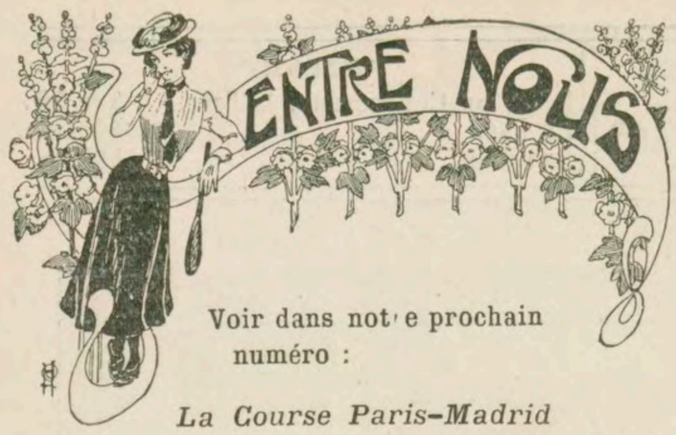
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

UN ACCIDENT DE "LOOPING THE LOOP"

Un terrible accident a failli, vendredi dernier, causer la mort de l'acrobate Boller, qui essayait, au vélodrome Buffalo, à Neuilly, un système nouveau de "Looping the loop". Notre photographie a été prise au moment précis où le looper, ayant abandonné le centre de l'appareil, est projeté à l'extérieur et va tomber à terre.

(Voir l'article page 327.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Voir dans notre prochain numéro :

La Course Paris-Madrid
Par Georges Prade.

Le Prix du Jockey-Club
Par Franc Picard.

La Coupe de "La Vie au Grand Air"
(Challenge des régates à voile)
Par Henri Philippe.

Le Challenge du Mille
Par F. Fos.

La Course des Boursiers
Par J. Miral.

Etc., etc.

✤

A l'heure où ces lignes passeront sous les yeux de nos lecteurs, les formidables moteurs des concurrents de Paris-Madrid seront bien près de faire retentir les échos du Parc du Grand Roi de leurs terribles rugissements.

Il ne reste donc que bien peu de temps à ceux qui veulent prendre part à notre

CONCOURS N° 1

pour nous envoyer leurs solutions.

Rappelons que, pour ce Concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course d'Automobiles Paris-Madrid*** (classement général officiel) ?

2° ***Quel sera le temps total de l'épreuve, neutralisations déduites*** (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de France) ?

Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1re question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

On trouvera dans l'*Auto*, le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Ceux de nos lecteurs qui ne trouveraient pas l'*Auto* dans leur ville pourraient le demander à l'Administration de ce journal, 10, Faubourg Montmartre.

Les prix attribués à ce concours sont :

PREMIER PRIX : **Un fusil Guinard** d'une valeur de 1.000 fr.

DEUXIÈME PRIX : **Un cocker dressé en chasse** ou **un chien de dame** de l'*Etablissement d'élevage du Parc-des-Princes* (valeur 400 fr.).

TROISIÈME PRIX : **Un Physiographe**, jumelle photographique (valeur 225 fr.).

Plus 15 autres prix de valeur.

En outre, les 25 PREMIERS seront qualifiés pour un **CONCOURS D'HONNEUR** dont le premier prix sera ***Une Voiture Automobile*** *Boyer*, 4 places, valeur 6.000 fr., Pneumatiques *Continental*. Ce Concours est ouvert à tous, ABONNÉS ou LECTEURS.

Le concours sera clos le samedi 23 mai. Les réponses portant la date de la poste du 23 mai seront admises à concourir.

Rappelons que pour prendre part à ce concours les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement ; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air. *Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air *d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les numéros suivants, ainsi que les précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des quatre concours.*

(Le bon se trouve à la page VII des annonces.)

LES EDITEURS.

La foule autour d'une voiture, place de la Concorde, au départ des Touristes (Voiture de M. Fussien).

PARIS-MADRID

LA ROUTE DES TOURISTES

Chaque année, la grande course de vitesse est précédée de l'excursion des touristes. C'est devenu dans le monde automobile une coutume aussi fidèle que d'aller à Chantilly voir disputer le Derby avant d'aller à Longchamp voir courir le Grand Prix. Qui faut-il le plus envier ? Ou ceux qui vont connaître la joie âpre d'escalader les collines et de traverser la France et l'Espagne en quelques heures, ou ceux qui s'en vont flâner de-ci de-là au gré de leur fantaisie, sans autre souci que de lever les yeux pour voir, et la bouche pour respirer un oxygène qui n'a de comparable avec celui de Paris que le nom, cette vague étiquette, bonne tout au plus pour ceux qui ne veulent ni voir, ni se rendre compte ?

Chacun peut résoudre le problème à sa guise et suivant son désir, mais j'avoue que si les premiers ont la gloire et la sensation de faire quelque chose de grand, les autres, purs disciples d'Epicure, ont certainement la sensation douce et curieuse de l'inconnu qu'on trouve au coin de chaque route.

✤ ✤ ✤

La route Paris-Madrid que font en treize jours nos touristes — et voilà des treize jours plus agréables que les classiques treize jours des territoriaux — la route Paris-Madrid qu'ils suivent est bien l'une des plus curieuses qu'on puisse faire et l'une de celles qui laissent en nous les plus charmants et les plus vivaces souvenirs.

J'ai eu, en diverses reprises, le plaisir d'accomplir de bout en bout cet itinéraire, et je vais essayer, si vous le voulez bien, de vous le faire revivre en quelques lignes qui n'auront, hélas ! ni la couleur, ni la magie de cette route admirable qui coupe en deux la France et vous promène par des sommets d'où s'écoulent les eaux et d'où sont venues les forces de notre cher et beau pays.

Le plombage des voitures, par les soins de l'administration des douanes, la veille du départ.

Paris-Bordeaux et Paris-Marseille, ces deux grandes voies historiques et naturelles par où passent tous les produits et toutes les idées, les voies ferrées et les fleuves, ont emprunté à la longue de leur facilité même, une espèce de banalité.

La plaine se défend mal contre l'invasion du banal et du je ne sais quoi d'usé, de semblable, qui perd toutes les villes où l'on vient beaucoup. Mais le centre de la France, région pauvre et par laquelle on ne va directement nulle part, où ne passe aucune grande ligne, était inaccessible avant l'automobile et il a fallu la voiture moderne pour qu'on en connaisse l'infinie grandeur, mélancolique et sauvage.

Avant d'atteindre le Plateau Central lui-même, la route traverse cette grandiose forêt de Fontainebleau, aux horizons larges, patrie du granit et du sable, et, sans transition, l'on arrive à cette vallée du Loing, de Nemours à Montargis, véritable décor d'opéra-comique, pour une paysannerie avec ses saules et ses ruisseaux, et ses prairies vertes et comme en velours, ses moulins à eau pittoresques et ses horizons successifs placés l'un derrière l'autre comme on voit au théâtre des décors à tous les plans.

Il faut en lire la splendide description qu'en a faite Balzac, dans *Ursule Mirouet*, avant de dire adieu à sa grâce souriante et de prendre le sévère plateau où la forêt de Montargis s'épanouit dans toute la force d'une végétation libre et sauvage, couronne de bois qui surplombe la vallée où la Loire se traîne paresseuse et lente, à travers ses sables et ses îlots.

On ne voit d'ailleurs de la Loire que sa partie pittoresque. Le Morvan est là à deux pas sur votre gauche, et de Briare à Nevers, l'on grimpe de colline en colline, tandis qu'en face de vous s'étend la plaine immense où s'est refaite l'unité du pays au temps de Jeanne d'Arc et du roi de Bourges, plaine que coupent seuls les monts au flanc desquels s'accroche la curieuse Sancerre, Sancerre dont les maisons, comme une troupe d'écoliers, se bousculent et se heurtent au petit bonheur d'une pente qu'escaladent en guise de rues de splendides escaliers.

Une des voitures les plus élégantes et des plus pratiques. — M. et Mme Marcel Cahen et M. Réné Cahen

L'arrimage des bagages.

Les touristes qui montent cette voiture sont gens de précaution : Ils n'ont rien oublié, même leurs cartons à chapeaux .

Et voilà Nevers, la cité provinciale et calme, vieille capitale endormie au confluent de ses trois rivières, ville aristocratique comme sa rivale Moulins, d'où sont sortis les princes et comme elle loin de toute agitation variée et de bruit. C'est une véritable allée de parc qui conduit à Moulins, une route seigneuriale qui remonte la vallée de l'Allier, cette grande trouée de notre Plateau Central et qu'on ne quitte qu'à Clermont, la vieille ville de Vercingétorix, la capitale de l'Auvergne, ce noyau géologique et ethnologique de notre sol, Clermont, que le bon marché de la main-d'œuvre a rendue aujourd'hui l'une des métropoles de l'industrie si moderne du caoutchouc.

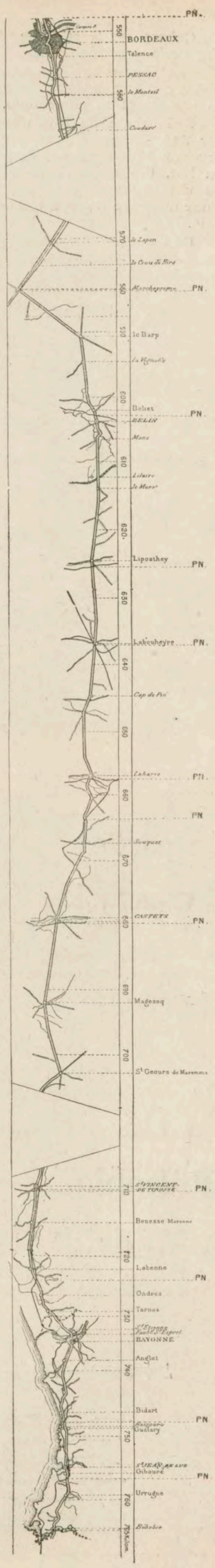
C'est là que la route quittant le milieu de l'Allier qui va se rétrécissant jusqu'à la vieille Issoire, va taper droit au travers de ce prodigieux Massif Central, masse de granit, de schiste et de quartz, monstrueuse bosse au sommet de laquelle s'érige comme une lanterne sur une coupole la calotte de ce géant chauve de notre centre qu'on voit à plus de 50 kilomètres à la ronde, le Plomb du Cantal, que l'on traverse par un splendide tunnel, le Lioran, d'où l'on descend sur Vic-sur-Cère et Aurillac.

Il est peu de routes aussi curieuses et aussi belles. Pendant des kilomètres et des kilomètres, on monte vers la masse énorme, le géant pelé, des flancs duquel s'échappent plus de cent rivières, et il semble qu'on n'atteindra jamais le sommet. Déjà l'on a laissé sous soi la ligne où se traîne péniblement le chemin de fer et l'on monte encore d'une trentaine de mètres et l'on traverse enfin le mont dans ce tunnel du Lioran, qui est l'un des plus longs et des plus curieux de France. Tandi que le versant oriental du Plomb est morne et désolé, le versant occidental par où l'on descend sur Vic et Aurillac est couvert de hautes forêts et la descente, fort longue et fort dure, se fait dans un admirable panorama.

Pour être moins connue, la route qui suit à travers les Causses désolées qui séparent le Lot de la Dordogne et qui portent le nom de Causses du Lot n'en est que plus belle et plus sauvage encore.

La grande et belle route de Figeac est là qui vous invite à filer droit sur Cahors par l'admirable vallée du Lot, toute en S et en brusques zigzags, mais il faut monter directement à l'Ouest par Céré et s'en aller vers Rocamadour voir le gouffre aujourd'hui célèbre de Padirac, les fameuses grottes souterraines, une des curiosités du monde, et le fleuve souterrain où M. Etienne Giraud, le chauffeur bien connu a fait des kilomètres à la nage et en canot, ce gouffre dont on n'a pas encore trouvé la fin et qui doit aboutir vraisemblablement à la Dordogne et où en des salles naturelles plus hautes que des cathédrales on vogue sur un lac à la clarté des torches.

Une chauffeuse que n'effraie pas le soleil des Espagnes



L'itinéraire de la course de Bordeaux à la frontière.

Cahors est là et l'une des villes les plus curieuses de France, et un centre d'excursions merveilleuses et peu connues.

Les gorges du Tarn sont déjà célèbres, celles du Lot sont plus belles encore, et il n'y a peut-être que celles de l'Aude, plus inconnues partout, qui les dépassent en sauvage et en pittoresque.

Si la route du Nord-Ouest permet d'y accéder par Padirac, celle du Sud-Est par Saint-Flour, Chaudesaigues, Espalion, mène au viaduc de Garabit, dans un paysage véritablement sublime, et d'Espalion à Cahors, on fait toutes les gorges du Lot. Les touristes de Paris-Madrid n'avaient du reste qu'à choisir, et ils ont pu choisir entre ces deux routes. Je plains les impatients, ceux qui ont filé d'une traite de Royat à Cahors, et ont passé à côté de ces rares merveilles sans les voir.

De Cahors à Agen et d'Agen à Pau, la route, sans cesser d'être fort belle, ne peut lutter en pittoresque dans cette région : c'est la plaine moyenne de la Garonne.

De Pau à Bayonne, on descend la splendide vallée du Gave, bordée à gauche par la muraille toujours blanche des Pyrénées lointaines, que l'on commence à attaquer au sortir de Biarritz par la route superbe de Saint-Jean-de-Luz, qui serpente en haut des falaises. De temps à autre, un coin de bleu et de blanc, une anse pittoresque bordée d'écume et dans le fond les Pyrénées de Galice qu'on va franchir.

Il est peu de coins au monde aussi beaux que Pasajes et Saint-Sébastien.

La montagne et la mer s'y heurtent et il en résulte sous ce ciel implacablement bleu d'Espagne les plus étranges contrastes. La nature semble imiter l'homme avec ces baies profondes et fermées au bord desquelles s'étendent des plages de sable fin et dur.

(Cl. Rollin.)

M. Raymond Woog traverse Pougues, au milieu d'un nuage de poussière.

De Saint-Sébastien à Bilbao, la route étroite et presque périlleuse est un véritable panorama qui se déroule sans cesse et qui sans cesse change. On surplombe ce merveilleux golfe de Gascogne aux eaux profondes et vertes, sans cesse écumeuses et sans cesse en vue, et l'on arrive, par un pays dont les forêts sombres et presque noires indiquent le fer, à Bilbao, la reine des Asturies, assise coquette dans sa baie.

On quitte décidément la mer et l'on s'enfonce dans le Guipuzcoa où les bérets rouges des employés rappellent les bérets des miquelets (ils portent encore ce nom) de dom Carlos. Nous sommes dans un pays où le sang a coulé de partout comme l'eau coule de la montagne.

De Vitoria à Burgos et à Valladolid c'est l'immense et grandiose plateau des Castilles situé à près de 1000 m. d'altitude, région sauvage et désolée où nous avons vu voler des aigles de cinq mètres d'envergure et où milans, busards et faucons déploient sur l'immensité des espaces leur vol de proie et de rapine, comme des corsaires à la voile sur la mer. Et c'est Miranda la coquette, vision d'Orient, avec ses balcons de verre et ses rues étroites, et Pancorbo aux défilés sauvages et déserts, vrai coupe-gorge des temps jadis, et Burgos, la perle des Castilles, avec sa cathédrale qui est bien le plus délicat joyau d'architecture, la plus prestigieuse dentelle du monde entier, et Torquemada, village au nom sinistre, patrie du grand inquisiteur qui fit couler tant de sang, et où, bizarre ironie du sort, passe une rivière aux eaux rouges, comme si ce nom, Torquemada, devait toujours être accompagné d'une vision sanglante.

C'est Valladolid, où vécut Charles-Quint, avec des palais et une église en ruine de toute beauté, ville morte aujourd'hui et comme ensevelie sur un plateau désert.

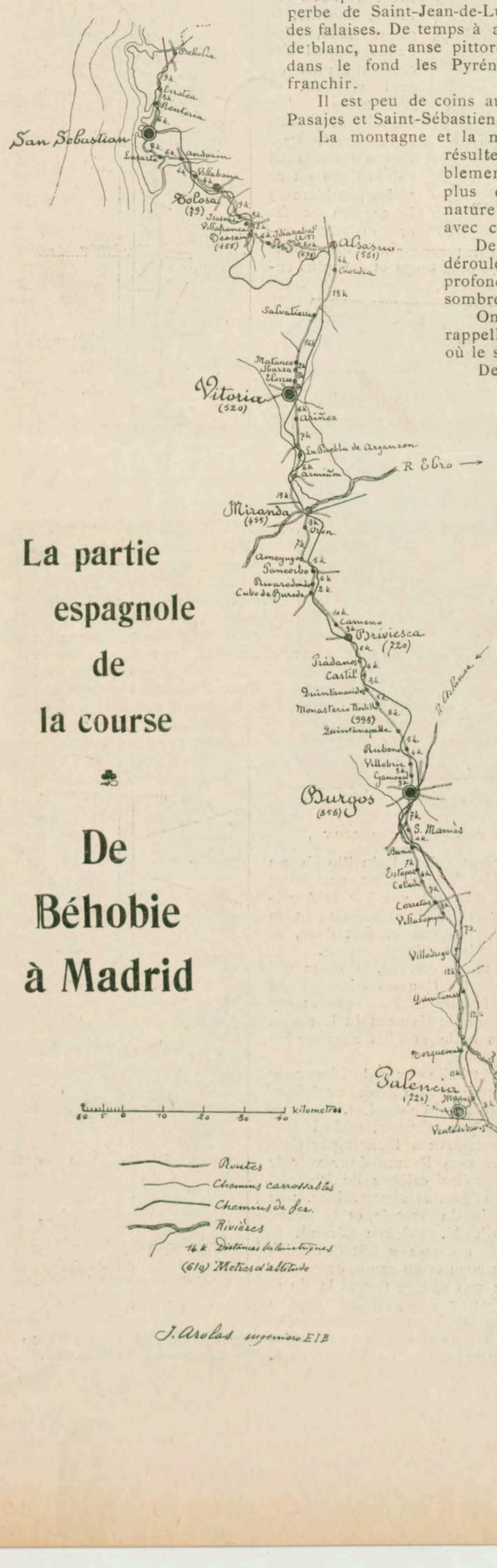
Valladolid, ville sale où les mendiants superbes et altiers de Goya nous poursuivent dans les rues, et Salamanque d'où l'étudiant classique à la cuillère a disparu, mais qui reste une ville du moyen âge, mieux et étrange, moins cependant que Tolède, la véritable ville médiévale, Tolède qu'on croirait échappée de quelque légende. Une pointe s'y impose de Madrid.

Et voici enfin le Guadarrama, la Sierra neigeuse et noire qui borde le désert de granit où la volonté d'un monarque, alors roi du monde, a fait surgir l'Escurial d'abord, la monstrueuse bâtisse aux 50.000 fenêtres en l'honneur des 50.000 vierges, et qui affecte la forme d'un gril en l'honneur de saint Laurent, le saint dont ce fut la fête le jour où Philippe II gagna cette bataille de Saint-Quentin, qui mit la France à deux doigts de sa perte. Le Guadarrama d'où le lion de Castille posé à son sommet regarde cet immense horizon désert et mélancolique.

Et l'on arrive à Madrid à travers un désert, par la route où passaient les rois *morts* allant à l'Escurial, et qui fut faite uniquement dans ce but.

Et nous voici à Madrid devant le palais du Roi, de ce roi moderne qui viendra assister à notre arrivée, après avoir fait l'une des plus belles et des plus curieuses routes du monde, des plus riches en visions et en souvenirs.

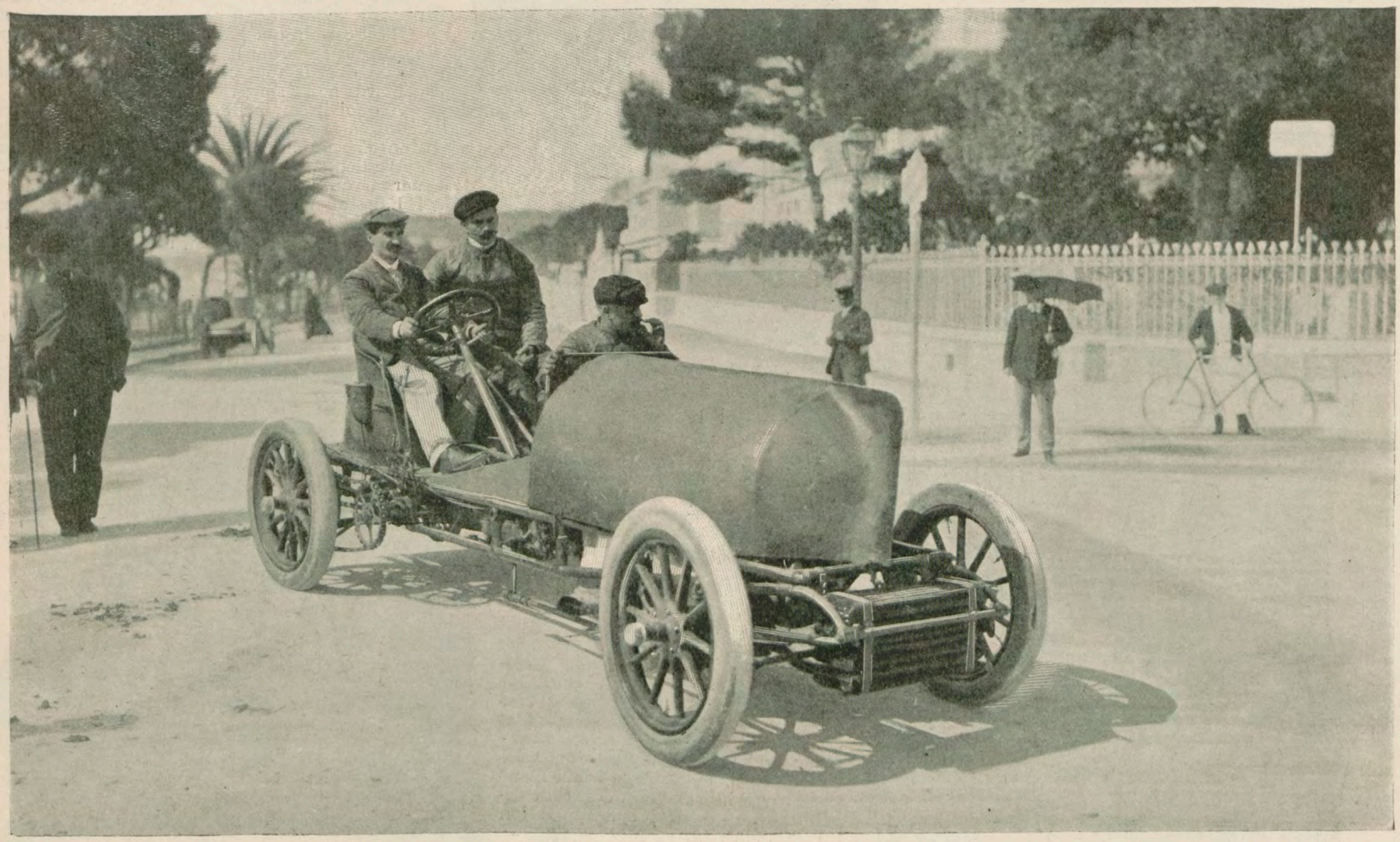
GEORGES PRADE.



AVIS AUX PHOTOGRAPHES

Nous prions tous les Amateurs photographes qui auront pris des clichés se rapportant à la course Paris-Madrid de nous communiquer ou de nous adresser le soir même ces clichés. Toutes les épreuves insérées seront payées 10 francs à leur auteur, et tous les clichés leur seront fidèlement rendus.

La 100-chevaux de Loraine-Barrow. (Pneumatiques *Continental*.)



La 120-chevaux de Rigolly. (Pneumatiques *Continental*.)

(Cliché J. Beau.)

LES ENGINS DE PARIS-MADRID. — DEUX "CENT-CHEVAUX"... OU UN PEU PLUS

A PROPOS DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE LUTTE

L'Entraînement aux Champs

S'entraîner consciencieusement quand on est engagé dans le Championnat du Monde de lutte, et pour ce faire, aller régulièrement au gymnase, c'est très bien, mais que dire de deux hommes qui s'en vont passer quinze jours aux champs pour travailler en plein air, dans un trou retiré de province, où, le soir venu, on n'a pas la tentation de traîner dans les cafés jusqu'à deux heures du matin? Raoul le Boucher et Antonitch ont résolu ce problème. Ils se sont exilés à Châtillon-sur-Loire. Là, à l'atmosphère vivifiante des champs, ils se sont entraînés en pleine campagne, n'interrompant leur travail que pour se livrer aux distractions agrestes de la pêche, de la chasse et des longues promenades sous bois.

Si, après quinze jours de ce régime ultra-salutaire, les deux hommes ne sont pas au mieux de leur condition, c'est à désespérer de s'imposer une préparation hygiénique et rationnelle.

Le matin, Antonitch et Raoul font du footing...
Remarquez la canne d'entraînement d'Antonitch.

puis c'est la promenade à bicyclette.
Au centre, l'entraîneur-masseur Martin.

En passant, on tue un lapin.
Ça fait toujours plaisir !

On a beaucoup écrit, dans les feuilles spéciales, sur la question de l'entraînement chez les lutteurs.

Nous avons, ici même, effleuré cette question, et si nous ne nous sommes pas attardé à la discuter à fond, c'est qu'en somme, sous son apparence très simple, elle est assez complexe. Elle varie avec les sujets. Chacun doit se livrer à l'entraînement que lui impose son tempérament. Le régime qui convient à l'un n'est pas celui dont s'accommodera un autre, et réciproquement. Une chose seule prime toutes les autres, c'est la question de la sobriété. Ne pas boire et ne pas se coucher tard sont les deux conditions primordiales pour faire un bon lutteur, résistant et bien en souffle.

C'est sans doute parce qu'ils sont pénétrés de ce principe, que Raoul le Boucher, le jeune athlète qui, avec Aimable de la Calmette, défendra les couleurs françaises dans le Championnat du Monde — et le géant Antonitch — une découverte de Dumont — se sont décidés à boucler leur valise et à mettre le cap sur la jolie petite localité de Châtillon-sur-Loire. Là, pas d'estaminet tentateur, pas de « casinos » ni de cafés-concerts. A 8 heures, tout est plongé dans l'obscurité la plus complète; à 9 heures, un sommeil général a envahi les habitants.

L'existence des deux exilés n'était pas compliquée.

A 6 h. 1/2, le matin, réveil, lever et départ pour les champs. Ils choisissaient alors un carré bien herbu où le tapis poussiéreux des arènes était remplacé par un tapis de mousse, et là, après avoir dépouillé leurs vêtements jusqu'à la ceinture, ils se tiraient la bourre pendant une bonne heure. Après quoi, petit déjeuner, longue promenade, soit à pied, soit en voiture, jusqu'à midi.

La journée était employée à la pêche, ou bien encore à la promenade jusqu'à 6 h. 1/2, heure du dîner. A 8 heures, au lit jusqu'au lendemain matin.

Il est certain que la majorité des gens qui liront ces lignes se feront la réflexion suivante :

« Si c'est là tout ce qu'ils ont fait, les deux gaillards ne se sont rien cassé. »

A quoi il est facile de répondre que se soumettre à une cure d'air n'implique pas l'obligation d'accomplir les douze travaux d'Hercule.

D'ailleurs, il est bon qu'on sache que s'entraîner ne veut pas dire se « surmener ».

Faire un travail régulier d'une heure, une heure et demie, même deux heures si l'on veut, est largement suffisant. Ce serait une erreur de croire qu'il faille occuper le tapis de l'entraînement plusieurs fois par jour ou jusqu'à épuisement complet.

S'entraîner au grand air de la campagne, comme l'ont fait Antonitch et Raoul le Boucher, est une chose excellente en soi. Emplir ses poumons d'air vivifiant et non pas des senteurs douteuses de la Place Blanche, constitue déjà une préparation incontestablement bienfaisante. C'est la première fois, pour notre part, que nous constatons pareille décentralisation. L'entraînement aux champs deviendra-t-il à la mode? Qui sait?

FIORAVANTI.

Pour finir, une séance de lutte en plein air...

... ce qui vaut bien l'air confiné des manèges et des gymnases

Avant l'expérience.
Notre confrère Victor Breyer essaie la solidité de la piste.

ACCIDENT DE LOOPING THE LOOP

Le « Looping the loop », dont nous avons parlé récemment à nos lecteurs, a causé vendredi dernier un accident terrible. On sait que les « loopers » que nous avons vus jusqu'ici dans les music-hall ne bouclaient pas en réalité complètement la boucle, puisque l'entrée et la sortie de la boucle ne se trouvaient pas dans le même plan. Le jeune looper qui a été victime de son premier essai avait résolu, lui, de faire un tour complet dans sa boucle, comme nos lecteurs peuvent le voir d'après les documents que nous publions ici.

◆ ◆ ◆

Vendredi matin, à six heures, nous étions réunis quelques-uns tout près de Buffalo, pour assister aux essais secrets d'un nouveau « looper » destiné à battre tous les autres par son adresse et son courage.

Sa supériorité consistait en ce qu'au lieu de traverser une boucle dont l'accès et la sortie se trouvaient dans deux plans différents, il traversait un appareil parfaitement régulier, dans l'intérieur duquel il pouvait faire un tour complet, grâce à un dispositif de trappes tel, que la trappe d'entrée étant ouverte, il entrait dans l'appareil à toute vitesse et commençait son tour, tandis que, automatiquement, la trappe de sortie s'ouvrait et que la trappe d'entrée se refermait. Il avait donc ainsi accompli un tour complet.

Nous avons passé là des moments horribles. Après les essais de la piste par Victor Breyer, le balayage du plancher humide par Jacquelin, tandis que le jeune acrobate montait là-haut, nous avions déjà eu le sentiment d'un accident.

Il est des plaisanteries sanguinaires.

Qui donc, ce jour-là, a dit à côté de moi, tandis que le looper était en haut du plan incliné :

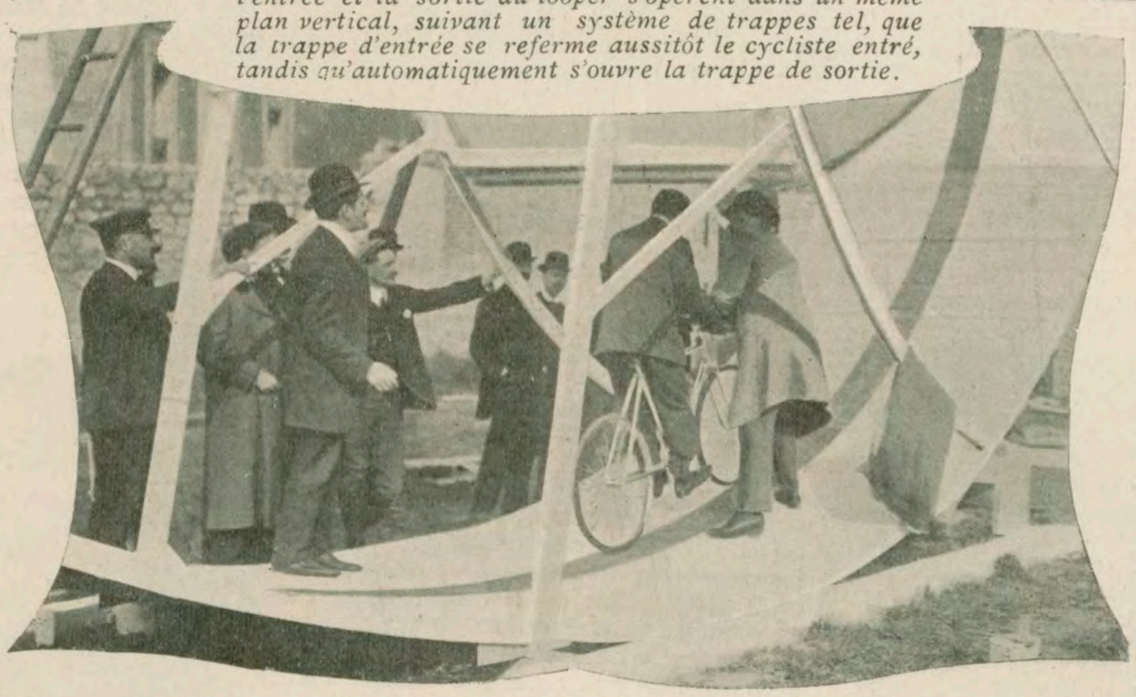
— Qu'a-t-il demandé?...

— ???...

— Dame! Les condamnés à mort ont le droit de prendre ce qu'ils veulent, avant de partir à l'échafaud!...

Vingt minutes, nous sommes restés en suspens, attendant cette descente qui devait être fatale. Là-haut il tremblait, j'en eus l'impression; traversant

La boucle de Boller.
La boucle de Boller diffère des autres systèmes en ce que l'entrée et la sortie du looper s'opèrent dans un même plan vertical, suivant un système de trappes tel, que la trappe d'entrée se referme aussitôt le cycliste entré, tandis qu'automatiquement s'ouvre la trappe de sortie.



Sous la trappe. **Essai de hauteur.**

La trappe de sortie.
Comme on le voit, la tête du looper est à quelques centimètres à peine du haut de la trappe.

Jacquelin cantonnier.
Jacquelin balaie les copeaux jetés sur la piste pour la sécher.

cet affreux moment durant lequel l'homme hésite entre le désir de satisfaire son orgueil et le besoin d'assurer sa sécurité imprudemment compromise.

Vingt minutes! Lorsqu'après coup j'y réfléchis, ce fut effrayant.

Il essayait sa selle, se recalait sur ses pédales, regardait, parlait à Jacquelin qui était avec lui, hésitait... Vingt minutes! dont chaque seconde fut horrible, si l'on se reporte au sentiment de pesanteur qu'a éprouvé chacun de nous pendant les deux ou trois minutes durant lesquelles Diavolo ou Méphisto préparait l'effrayante descente. Vingt minutes! Non, je vous le dis, ce fut quelque chose d'abominable!...

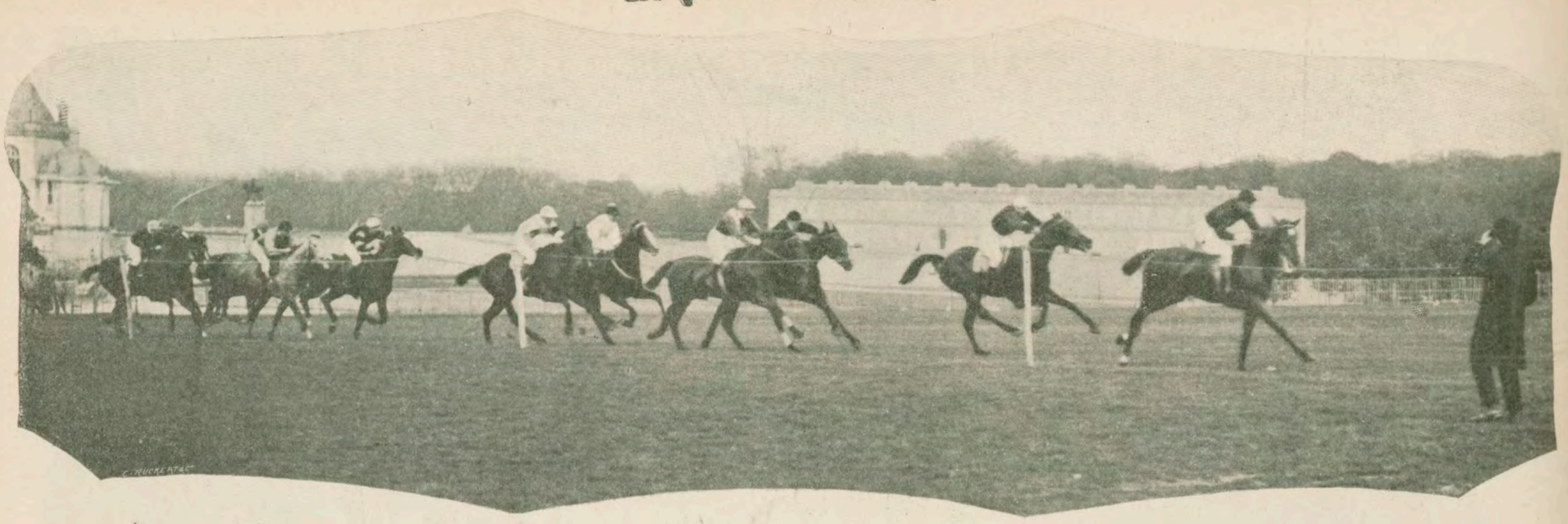
Et puis la descente rapide, l'entrée dans la boucle et, à peine arrivé en haut, la trappe d'accès encore ouverte, la chute horrible à travers le fond de l'appareil, les yeux du pauvre looper, hors de son crâne défoncé, la bave sanglante aux lèvres, les traits crispés...

Le soir même, du jeune Belge qui était resté quelques heures à peine à l'hôpital, j'apprenais qu'il avait à peine craché deux ou trois dents et qu'il avait l'intention la plus ferme de recommencer sans retard!!! espérant qu'avec un peu plus d'habitude, car c'était la première fois qu'il bouclait la boucle, il arriverait à dépasser facilement, comme il l'espérait, ses confrères Diavolo et Méphisto.

On a dit beaucoup de choses déjà sur les causes de l'accident. J'eus l'impression que, simplement par manque d'entraînement, Boller n'était pas arrivé à tenir rigoureusement le milieu de la piste et avait été projeté à l'extérieur. Et ainsi, au sujet de cette aventure, qui le matin nous avait consternés, nous avons pu, l'après-midi, philosopher librement, en disant qu'après tout, nous aurions maintenant une raison de nous intéresser aux loopers habituels qui commençaient à ne plus nous causer grande émotion. Combien de fois l'ai-je entendue, après l'exercice du looping, cette phrase détachée : « Ah! c'est ça! » Mon Dieu, oui, pour quantité de gens, ça n'était que ça...

Beaucoup qui l'avaient vu jugeaient que, vraiment, on n'avait pas assez le sentiment d'une mort quasi certaine au départ du looper. Tandis qu'après cet accident, l'intérêt du looping redouble et les mauvaises langues jugeront qu'il est arrivé juste à point...

André Foucault.



Seradona, à M. Ephrussi. — Chatte Blanche, à M. Caillault, arrivée 2e. — Sardonix, à M. de Rothschild. — La Chine, à M. Deschamps, arrivée 4e. — Reinette II, à M. Vanderbilt. — Camisole, à M. Aumont, arrivée 3e. — Morning Star, à M. Caillault. — Rose de Mai, à M. de Saint-Phalle, arrivée 1re. — Naïade, à M. J. Prat. — Eunice, à M. Marghiloman.

Le Prix de Diane. — 50.000 francs. — 2.100 mètres. — Chantilly, 17 mai.

Le passage au tournant du château.

LES COURSES

Le Prix de Diane à Chantilly

LA TOUX DE ROSE-DE-MAI

Les rafales de la matinée de dimanche faisaient craindre pour la journée du Prix de Diane : il n'en a heureusement rien été; si le soleil a un peu manqué à la fête, la température est restée assez agréable.

◆ ◆ ◆

Comme Semendria, La Camargo et Kizil Kourgan, la gagnante de la Poule d'essai des Pouliches à Longchamp, Rose de Mai, a triomphé dans le Prix de Diane qui est le Derby des Pouliches. Rose de Mai, une fille de Callistrate, élevée par son propriétaire, le comte de Saint-Phalle, a montré, même sur Chatte Blanche, une réelle supériorité; et cette victoire la place non loin des représentants de M. Ed. Blanc.

Malheureusement, la victoire de Rose de Mai a été accueillie plus que froidement par les sportsmen, et la joie qu'a pu éprouver son propriétaire et éleveur n'a pas été entière, et c'est grand dommage car le comte de Saint-Phalle est un sportsman convaincu, un éleveur sérieux, un sympathique au succès duquel on aurait été heureux d'applaudir sans réserve. Mais si, le matin même de l'épreuve, nos confrères sportifs quotidiens indiquaient dans leurs pronostics la chance de Rose de Mai et sa bonne condition, à peine étions-nous arrivé au champ de courses que dans l'entourage de M. de Saint-Phalle on faisait courir les bruits les plus fâcheux : Rose de Mai était vidée; elle avait tant toussé, était en si mauvais état qu'on ne savait pas si elle pourrait courir, en tous les cas, elle ne paraissait avoir aucune chance même pour la place. M. Charron et son ami Tod Sloan couraient après un vétérinaire, mais on ne pensait pas ouvrir le box de la pouliche. Enfin, au dernier moment, on trouve M. Chapard — qui assistait du reste à la réunion depuis la première épreuve — le vétérinaire examine la pouliche en secret, et trouve Rose de Mai en excellent état, en très bonne condition. M. Mesnars, le directeur du haras de Gouvieux, chez qui Rose de Mai avait passé la nuit, déclarait également que la bête était bien et que si elle avait un peu toussaillé le matin, rien ne pouvait l'empêcher de courir sa chance; mais il était trop tard et le marché était influencé. En 1901, quand La Camargo gagna le Prix de Diane, elle toussait aussi, mais M. Abeille n'avait pas agi de même, et n'avait nullement caché la très grande chance de la fille de Childwick. M. de Saint-Phalle, cela ne fait aucun doute, est resté absolument étranger à ces petites... manœuvres. M. Charron, qui avec Tod Sloan dirige l'entraînement des chevaux de M. de Saint-Phalle, a été incriminé; il fut même violemment pris à parti par un de nos plus sympathiques propriétaires dans l'enceinte réservée, — mais, comme le dit *Paris-Courses :* « Ce qui a pu prêter à des soupçons et à des insinuations malveillantes vis-à-vis de M. Charron, c'est que, depuis longtemps déjà, il est en rapports constants avec des individus complètement tarés ».

Peut-être M. Charron a-t-il été lui-même trompé; nous ajoutons même que nous en sommes persuadés. Il y a dans cette affaire des coupables aussi punissables que ceux qui lancent de fausses nouvelles à la Bourse.

De l'incident, que va-t-il rester ? Beaucoup de potins et ce mot recueilli par notre confrère Isabel: « La toux a été l'atout pour la cote de Rose de Mai ».

Bien que M. Charron ait cru devoir venir déposer contre la *Vie au Grand Air*, dans un procès qui nous fut intenté récemment (procès qui nous valut, du reste, de la part de la Cour, une attestation de « parfaite honorabilité »), il voudra bien remarquer que nous ne donnons que peu d'importance à ces incidents. Nous avions cependant beau jeu, la presse et l'opinion lui ayant été plutôt défavorables.

Franc Picard.

M. de Saint-Phalle, propriétaire et éleveur de Rose de Mai.

L'enceinte réservée : l'entrée de la salle des balances.

Avant le Prix de Diane

La favorite Chatte Blanche, par Lutin et Cendrillon, à M. Caillault montée par J. Childs, est promenée dans le paddok.

La rentrée du Prix de Diane.

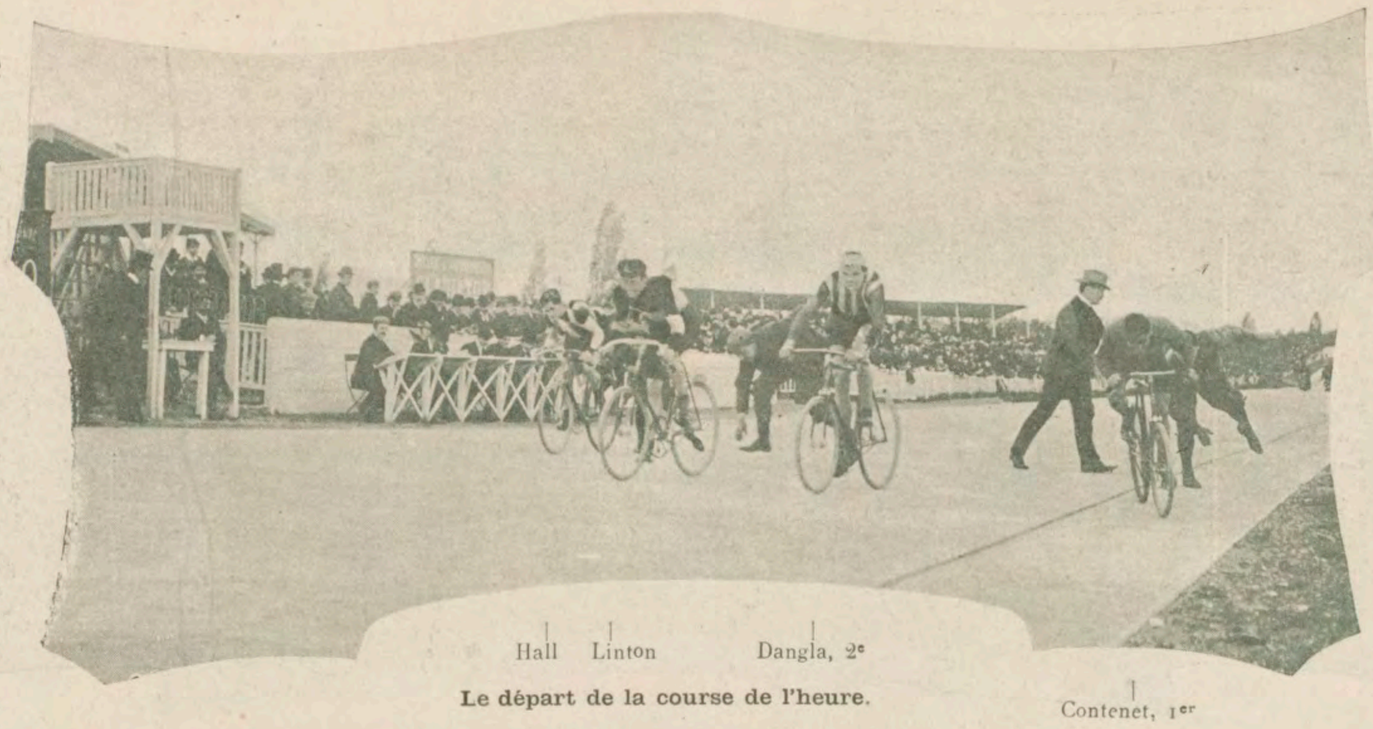
Rose de Mai, par Callistrate et May Pole, à M. de Saint-Phalle, est dessellée et débridée à sa rentrée aux balances.

Au Vélodrome du Parc des Princes

C'est avec une anxiété bien compréhensible que tous les amateurs de sport ont, dès leur lever, consulté, dimanche dernier, le ciel très capricieux.

Hélas! leur examen fut plutôt décevant!

Un manteau gris étendait son ombre sur tout l'horizon, crevant bientôt en folles cataractes. Puis ce fut, ô joie, une éclaircie avec un rayon de soleil et un lambeau de ciel bleu. Tout est sauvé! Erreur! un nouveau bataillon de nuages s'avance et, cette fois, ce fut la grêle!



Hall Linton Dangla, 2e

Contenet, 1er

Le départ de la course de l'heure.

✣ ✣ ✣

Est-on en mai ou en mars? Qui pourrait bien le dire, puisque la nature est en dispute continuelle avec le calendrier? Avec toutes ces fluctuations, la réunion annoncée au Parc des Princes paraissait bien compromise. Heureusement il n'en fut rien, et le mauvais temps voulut bien pendant l'après-midi faire trêve assez longtemps pour permettre à la réunion de se dérouler sans encombre, à la grande joie du public fervent et nombreux qui, pour assister à son plaisir favori, avait bravé les menaces de la température.

Il en fut d'ailleurs bien récompensé, car le programme renfermait plusieurs épreuves très intéressantes à divers titres.

Ce fut une course de primes enlevée par Jue, un vrai spécialiste en la matière, devant Guignard et Brécy, puis un handicap en trois manches qui échut à Danjou, Anzani et encore à Jue.

Le clou de la journée était le match anglo-français d'une heure avec entraîneurs. La France était représentée par Contenet et Dangla, l'Angleterre mettait en ligne Tom Linton et Tommy Hall.

Qui gagnerait? Question bien douteuse, car chacun des concurrents avait ses partisans. Contenet avait le souvenir de son record de l'heure et le prestige d'une série de brillantes victoires. Tom Linton, complètement remis de son grave accident de l'année dernière, avait marché si bien à l'entraînement qu'il semblait revenu à sa meilleure condition et tel qu'il était lorsqu'il se montrait quasi invincible.

Tommy Hall n'avait pas eu de chance jusqu'ici, obligé de marcher derrière des moteurs d'emprunt qui ne fonctionnaient pas bien et auxquels il n'était pas habitué. Cette fois, il se présentait mieux outillé.

Dangla, qui est un des derniers venus, avait montré dès ses premières apparitions qu'il avait l'étoffe d'un premier rôle, aussi l'incertitude du résultat était-elle grande.

Quelqu'un qui par contre semblait en sérieux danger, c'était le « Père Temps » selon la pittoresque expression bien connue. Chacun des quatre compétiteurs s'était promis de faire subir un rude assaut au record de l'heure, dont Contenet était détenteur avec 77 kilom. 587 m. depuis l'automne dernier, et tous étaient convaincus de pouvoir le mettre joliment par terre.

C'était donc en même temps la lutte des hommes entre eux et leur assaut général contre l'objectif commun : la possession si enviée du classique record de l'heure. Double attrait!

En fait, le record n'a pas été menacé et cela grâce à une série d'incidents qui ont rendu la course plus animée.

Ce fut une série de crevaisons de pneumatiques et de pannes d'entraîneurs.

Tous les concurrents en furent successivement victimes, aussi, quoique le spectacle ait été très amusant pour le public, ne faut-il pas en tenir compte pour classer les coureurs sur leur valeur.

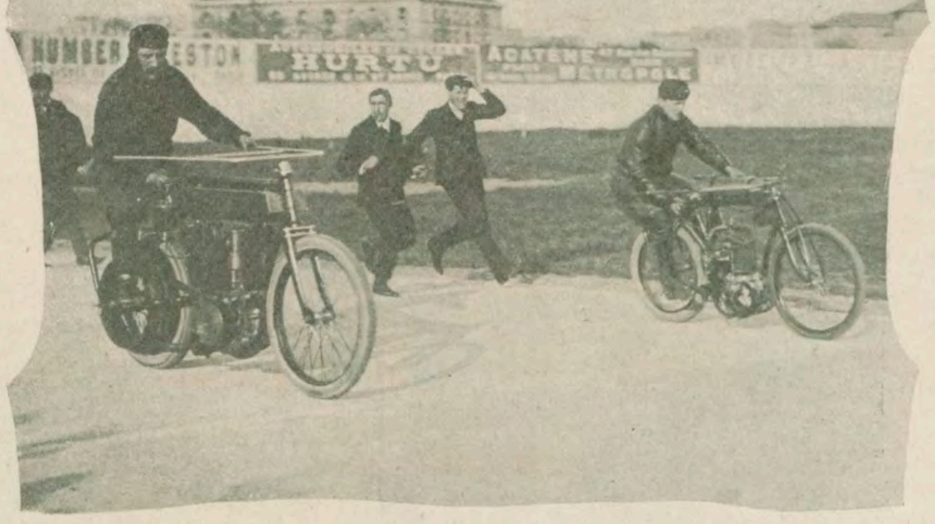
Finalement les deux Français finirent en tête, Contenet premier, avec 72 kilom. 14 m. et Dangla second, avec 68 kilom. 600 m. Tommy Hall venait loin derrière ne couvrant que 53 kilomètres 400 mètres et Tom Linton dernier avec 48 kilomètres 700 mètres.

Comme d'habitude, la réunion se terminait par une course de motocyclettes, et ces quatre enragés de vitesse appelés Cissac, Marius Thé, Sigonnaud et Anzani ont escaladé les fameux virages et filé sur les longues lignes droites à des allures de train express.

Marius Thé a encore une fois gagné, mais grâce à une panne survenue trois tours avant la fin à Cissac, qui tenait la tête, faisant passer le frisson aux spectateurs par sa manière terrifiante de virer presque couché à la corde.

Ceux qui ont besoin d'un révulsif violent pour secouer leur apathie n'ont qu'à aller voir ce spectacle. Ils reviendront sûrement guéris!

Ernest Mousset.



Cissac Anzani

Le départ de la course des motocyclettes.

Gentel blessé explique à Jue comment le cri de Mayer lui a fait faire une embardée.

Contenet constate à la descente que le pneu d'avant de sa machine est usé par le frottement contre le rouleau de sa motocyclette.

La Pluie et le Sport

Val de Saire, à M. Gauquelin.
H. Hurst donne ses instructions à son jockey.

L'établissement des frères Hurst, à Chantilly.

Lysias, à M. Poullier.
Le gris de M. Poullier entraîné par les frères Hurst avant une épreuve à Auteuil.

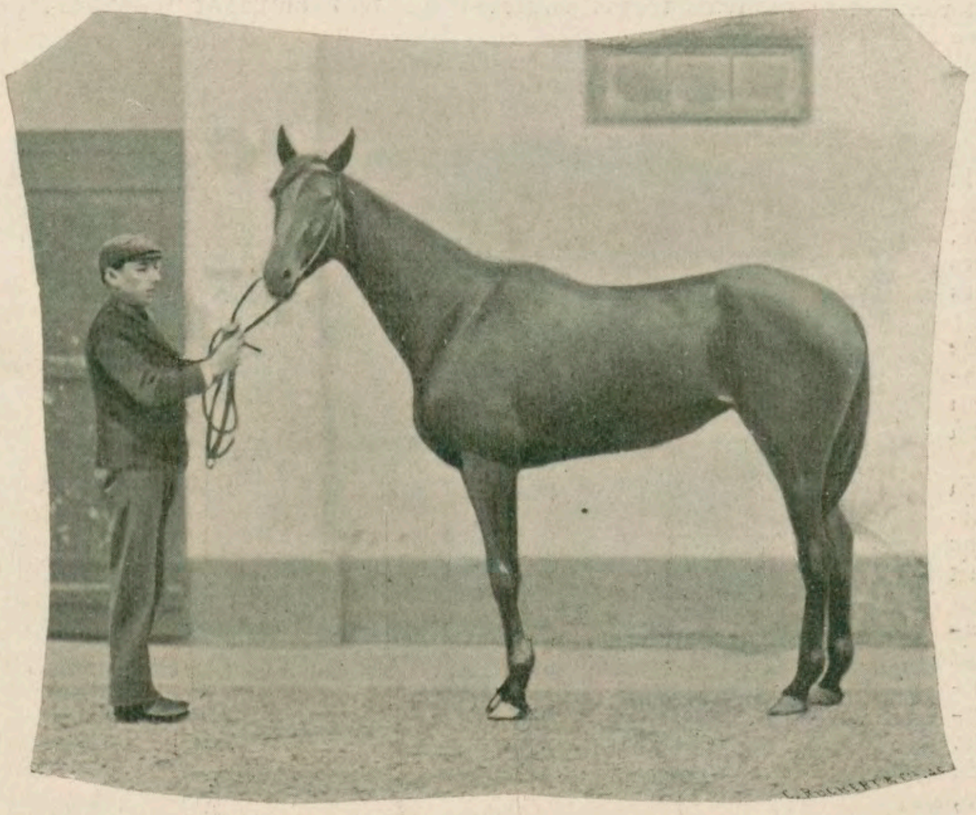
NOS ENTRAINEURS

Chez les Frères Hurst

Sur les hippodromes parisiens comme sur les hippodromes de province, on connaît les frères Hurst ; à toutes les réunions d'Auteuil, du Bois de Boulogne, de Maisons, d'Enghien, de Vincennes, de Colombes ou de Saint-Ouen, on les rencontre, qu'ils aient ou non des chevaux engagés ; et, si vous voyez Henri sans Willy ou réciproquement, c'est que l'un ou l'autre est en province, en Belgique, en Suisse, en Allemagne, en Italie, voire même en Espagne. Ils ont à Chantilly, donnant sur la pelouse du Château, un cottage charmant dont ils ne jouissent — pendant la saison sportive — qu'avant le train de 10 h. 14 ou après celui de 7 h. 40 — le départ et le retour des courses.

✣ ✣ ✣

En Chantilly — ville sportive — il est deux aristocraties... hippiques : celle du nom, les Carter, les Bartholomew, les Cunnington, et celle de l'ancienneté, celle des fondateurs du Newmarket français, qui ne compte plus qu'un seul représentant, ce brave et excellent papa Gibson et une descendance : les frères Hurst. Par bien des côtés : par ses jalousies, par ses coteries, par cette armée, cette horde plutôt, de gens qui gravitent autour de lui, vivant de lui, le monde des courses ressemble fort au monde politique, et il a encore ceci de commun avec lui, c'est qu'il oublie vite les services rendus pour ne songer qu'à ceux que l'on peut lui rendre.

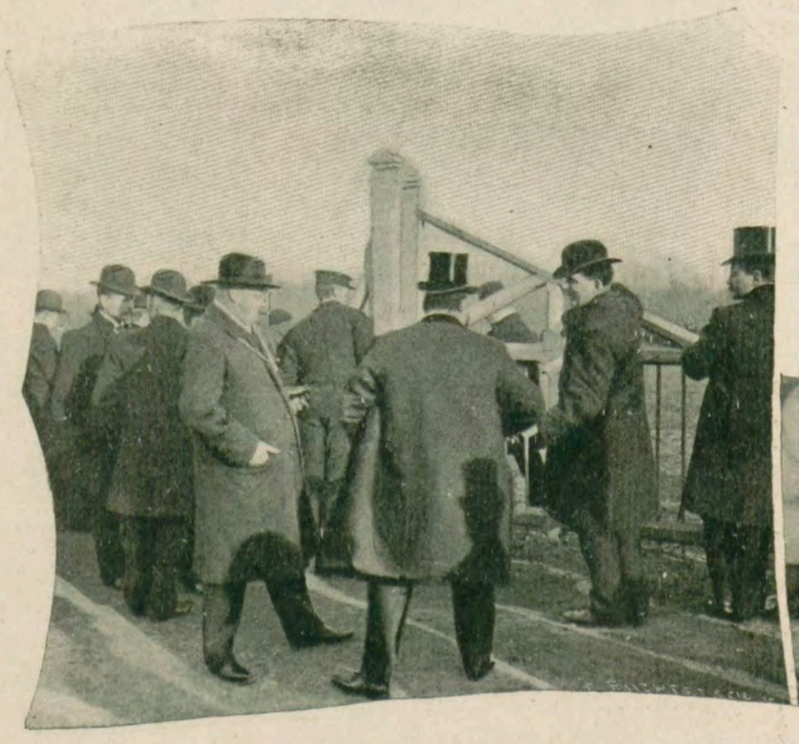


Tempête, jument de demi-sang, par Novice et Montgeroult II, appartenant au propriétaire de trotteurs, M. Lallouet.
Cette excellente jument a gagné, en 1902, trois courses de haies et deux steeple-chases ; entraînée depuis le début de sa carrière par les frères Hurst, elle vient d'être envoyée au Haras comme poulinière.

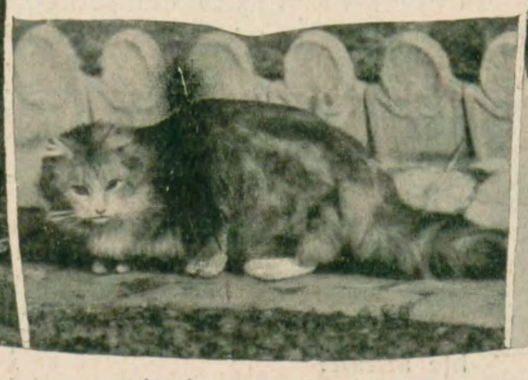
Parlez à un nouveau venu sur les champs de courses des Hurst : « Hurst, vous dira-t-il, ah ! oui ! les frères, ceux qui entraînent pour Poullier, pour Gauquelin, pour Lallouet, pour Chapard ; oui, oui, ils ont eu une bonne sauteuse, Tempête, c'était une demi-sang ; ce sont eux qui ont Lysias, le gris qui donnait de belles espérances ; Léontichos, un autre gris arrivé second dans le grand steeple de Bruxelles, et Val de Saire, à M. Gauquelin ; je l'avais joué à Saint-Ouen, il a ramassé une bûche ! »

Et voilà les Hurst jugés par la jeune génération des sportsmen qui ne comprend pas qu'un entraîneur puisse engager un cheval qui n'est pas absolument certain de gagner !

Certes, il ne suffit pas d'être le fils ou le petit-fils d'un grand homme pour lui ressembler en tous points ; cependant, surtout dans le métier d'entraîneur, qui exige une très grande pratique, les antécédents valent souvent mieux que des succès conquis un peu trop rapidement. Les frères Hurst sont de la plus ancienne famille d'entraîneurs qui soit venue s'établir en France : leur grand-père, Thomas Hurst, fut le premier, il précéda de peu, mais précéda le père Gibson et Carter le père de Carter - Plaisanterie.



Willy Hurst, à la grille de sortie d'Auteuil, attend la rentrée d'un vainqueur.



Le chat des frères Hurst.
Grand ennemi des souris, grand ami des chevaux.

A 10 h. 13, Henri Hurst arrive à la gare de Chantilly pour prendre, à 10 h. 14, le train des courses.

Thomas Hurst.
Le père des frères Hurst, et fondateur de leur écurie d'entrainement à Chantilly.

C'était un homme de cheval dans toute l'acception du terme; avant d'être loueur de voitures — vers 1824 — place de la Madeleine, à Paris, il avait monté en courses en Angleterre ; et comme c'était en France le début, non point encore des courses mais des matches, de ces fameux matches du Champ de Mars, Thomas Hurst ne craignit pas de se mettre en ligne contre Lord Seymour. J'ai eu entre les mains une lettre du grand-père des Hurst actuels, donnant le compte rendu d'un match — en 1824 — entre un cheval lui appartenant, Tamdam, et le célèbre Don Juan de Lord Seymour ; l'enjeu était de 10.000 francs et Tamdam rendait deux stones à Don Juan ; c'était une grosse partie que jouait Thomas Hurst, il le dit lui-même ; il gagna d'une longueur, et ce fut un peu ce match qui décida de sa carrière. Il quitta Paris pour Chantilly, car les Princes lui confièrent leurs chevaux de courses, avec lesquels il gagna nombre d'épreuves : M. Alexandre Aumont, père de M. Paul Aumont, s'associa avec lui ; en 1842, son entraînement triomphe dans le Derby avec Plaver, — le cheval avait été vendu la veille de l'épreuve au comte de Peregaux, — en 1847, il fut victorieux dans cette même épreuve avec Noroc ; mais peu après il se décide à rompre son association avec M. Aumont, devient entraîneur du baron de Veauce et du comte de Morny et, vers 1860, laisse la place à son fils Thom. Hurst, le père de W. et de H. Hurst, qui avait monté pour lui et avec beaucoup de succès.

Hurst ne s'entendit pas avec le comte de Morny, ils étaient aussi autoritaires l'un que l'autre : on vendit tous les chevaux ; parmi les deux ans il y avait Almanzo qui s'illustra plus tard sous les couleurs de M. Lupin, et le jeune entraîneur quitta Chantilly, s'installa en Anjou, où il entraîna jusqu'en 1870 pour M. Raoul de Chemelier. Mais Chantilly, cette ville du sport hippique que son père avait pour ainsi dire créé, le hantait, il y revint en 1871 comme entraîneur particulier du duc de Fitz James et du duc de Fezenzac ; les vieux sportsmen se souviennent encore des belles victoires de Bravo, de Bellah, de Conquérant, de Gouache, de Saltimbanque, etc. Après un court séjour à Saint-Germain où M. E.-M. Boislais l'avait appelé comme entraîneur particulier, il revint définitivement à Chantilly en 1880 pour ne plus le quitter cette fois.

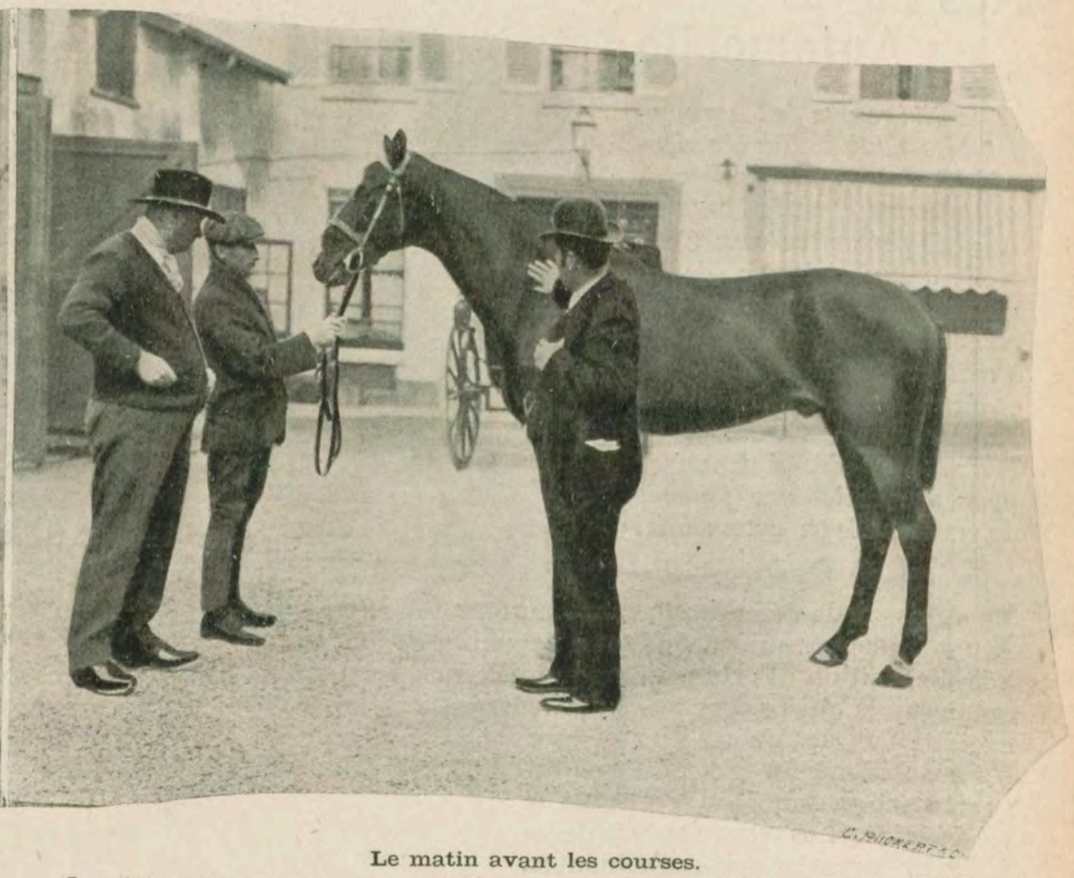
Ses fils W. et H. Hurst lui succédèrent : Henri avait été pendant quatre ans et demi jockey du comte de Lagrange sous la direction de Richard Carter Senior ; c'était une bonne école, son poids l'empêcha de continuer la carrière de jockey ; quant à Willy, il avait commencé des études vétérinaires à Alfort ; mais il ne poursuivit pas ; son père l'ayant rappelé auprès de lui, il devint et resta premier garçon jusqu'à son association avec son frère dans la direction de l'écurie que le père leur avait laissée en mourant.

On le voit, les frères Hurst ont de qui tenir, ils ont passé par tous les degrés de la hiérarchie de l'entraînement ; malheureusement pour eux, ils n'ont jamais eu un cheval de classe à entraîner ; mais ils se sont toujours honorablement tirés d'affaire avec les chevaux qui leur ont été confiés. Un de leurs meilleurs, qui eut son heure de célébrité, fut Buffalo Bill qui appartenait à un éleveur de la Manche, M. Guillerme, et qui courut dans la suite sous les couleurs de M. Max Lebaudy. Peut-être ont-ils dans Lysias — qui n'a pas été très heureux au début de la saison — un cheval d'avenir.

Henri Hurst, l'un des entraîneurs.
C'est lui qui s'occupe plus spécialement du travail des chevaux.

Très connus dans le monde des éleveurs de demi-sang, plusieurs spécialistes du trotting comme MM. Lallouet, Lemonnier, F. Chapard leur confièrent des chevaux. Avec Tempête, cette admirable demi-sang qui fera une poulinière de tout premier ordre, ils remportèrent quelques belles victoires.

Henri Hurst
sur son hack, se rendant sur les pistes d'entrainement de Chantilly.



Le matin avant les courses.
Les frères Hurst examinent Léon au comte de Mejorada avant de l'envoyer disputer une épreuve.

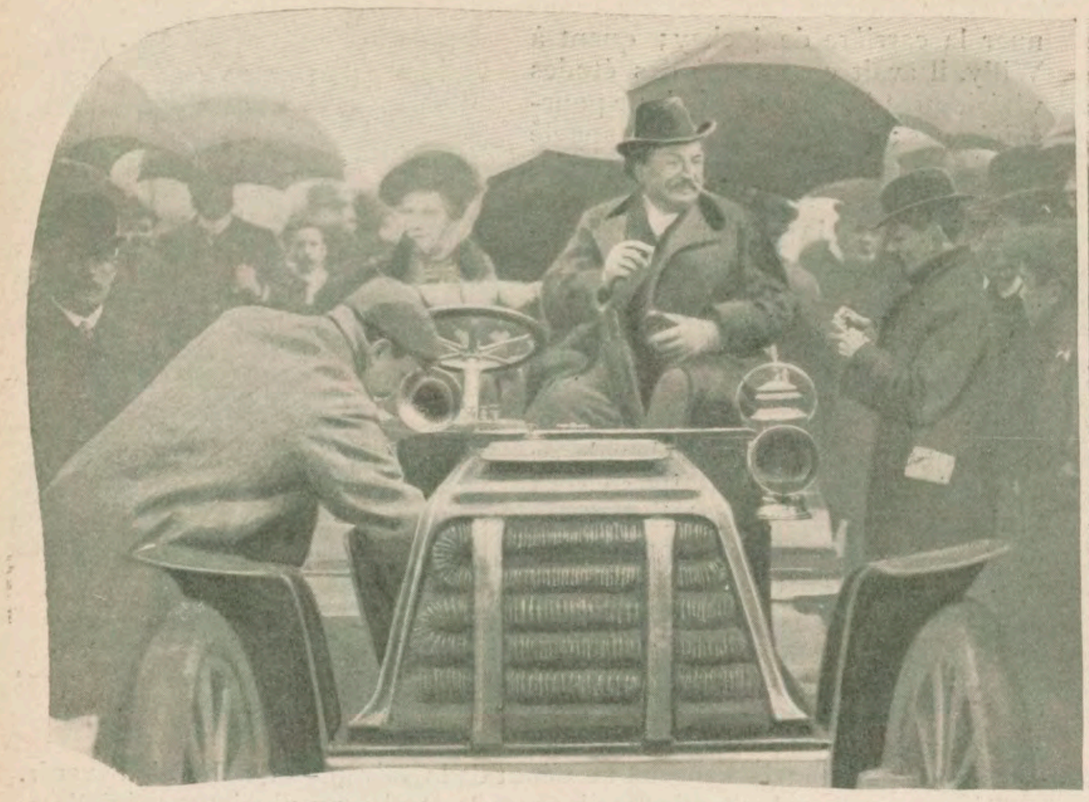
Aujourd'hui, ils ont sous leur direction une quarantaine de chevaux appartenant à divers propriétaires, parmi lesquels M. A. Poullier, un grand industriel du Nord, très amateur, propriétaire des deux gris Lysias et Léontichos ; le vicomte Brémond d'Ars, Lallouet, F. Chapard, le frère du vétérinaire de Chantilly, L. Gauquelin, etc., etc. Ils font aussi courir pour leur propre compte, et Longueval et Protocole, Argée, Saacy, Momus, Puiseux, Coke, Lady Baby, firent souvent triompher leurs couleurs : casaque blanche, toque rose.

L'an dernier, ils ne remportèrent pas moins de 67 prix tant en plat qu'en obstacles, tant sur les hippodromes parisiens que sur ceux de province, et leur dernier mot n'est pas dit.

J'allais oublier un Hurst, très connu aussi sur les hippodromes, c'est l'oncle des entraîneurs qui après avoir été jockey du baron de Veauce et du comte de Morny et entraîneur du comte d'Evry, succéda au vicomte d'Hédouville comme starter de la Société d'Encouragement, et est depuis de très longues années le starter en exercice de la Société sportive. Enfin, il y a encore le fils d'Henri qui monte comme apprenti, et qui, il faut l'espérer, fera une aussi belle carrière que les nombreux jockeys de plat ou d'obstacles formés à l'école des frères Hurst.

PAUL MÉGNIN.

La rentrée des chevaux à l'écurie des frères Hurst après le travail.



M. Froment-Meurice, du VIIIe arrondissement, sourit à l'idée d'une promenade en automobile...

Tandis que M. Caplain, du XVIe, en chapeau haut de forme et lunettes de chauffeur salue la foule.

Nos Édiles en Automobile

Les dirigeants de l'Automobile-Club de France viennent de faire une fois de plus de la bonne et utile besogne. Afin de permettre aux Conseillers municipaux de se rendre compte de visu *que la circulation des automobiles à travers le Bois de Boulogne et dans Paris n'offre aucun danger, l'A. C. F. a eu l'excellente idée d'organiser pour nos édiles une journée de promenade en automobile.*

Un match entre Urbaine et Automobile. — Le départ.

Il s'agissait de défendre la cause automobile. Aussi, nombreux furent les constructeurs qui, répondant à l'appel de l'A. C. F., mirent des véhicules à la disposition des Conseillers municipaux. Non moins nombreux furent ces derniers qui prirent place dans les voitures, pour accomplir à travers la capitale l'un des quatre itinéraires choisis.

Le soleil ne fut pas de la partie, et c'est sous une pluie battante et sur un sol glissant que s'effectua la promenade. Les expériences, de ce fait, n'en furent que plus concluantes.

Que s'agissait-il de prouver aux Conseillers municipaux, à ceux-là mêmes chargés de l'enquête sur la circulation des automobiles ? Tout d'abord que la vitesse moyenne permise aux automobiles dans Paris et au Bois était absolument ridicule ! La preuve, c'est qu'au cours de leur promenade, les voitures dépassèrent constamment cette moyenne, accomplissant la plupart les 22 kilomètres du parcours en moins d'une heure sans le moindre accident. Voilà qui est concluant. et nos édiles l'ont fort bien compris, surpris qu'ils furent tous de l'habileté des conducteurs et de la maniabilité parfaite des véhicules.

La promenade à travers Paris ne constituait que la première partie du programme de la journée. L'A. C. F. ne se contenta pas de ces premières expériences et voulut convaincre, plus encore, nos Conseillers municipaux. Aussi, après un déjeuner qui réunissait au Cercle le Conseil municipal, les organisateurs et les chauffeurs, tout le monde s'en fut au Bois de Boulogne.

Un coussin blanc, symbolisant un piéton maladroit, est jeté devant une voiture dont le conducteur l'évite avec adresse.

Ce furent tout d'abord des expériences comparatives d'arrêt.

Deux automédons de l'Urbaine avaient été retenus pour la circonstance. Ordre fut donné aux cochers de marcher à l'allure ordinaire. Mais quelle ne fut pas la surprise, lorsqu'on constata que nos deux bons fiacres filaient à une vitesse supérieure à 20 kilomètres à l'heure, c'est-à-dire dépassant de plus de 8 kilomètres la moyenne permise aux chauffeurs !

Les expériences d'arrêt furent particulièrement intéressantes. Les voitures attelées furent constamment battues par les automobiles qui s'arrêtèrent toujours de 8 à 10 mètres avant les chevaux.

Dans les expériences des temps d'arrêt, M. Journu, marchant à plus de 30 à l'heure sur un sol rendu dérapant par la pluie, parvint à s'arrêter, sur un simple signal et sans aucun avertissement, sur 2 ou 3 mètres. Quelle meilleure preuve peut-on donner de l'arrêt facile et rapide des voitures automobiles ? Comment prouver d'une façon plus évidente que la voiture sans chevaux est dix fois moins dangereuse pour le piéton que la voiture traînée par le moteur à avoine ?

Les simulacres d'écrasement terminèrent cette série d'expériences. Des obstacles, des mannequins étaient placés sur le passage des concurrents qui marchaient à une allure de 30 kilomètres environ. Il s'agissait de les éviter. Tous les chauffeurs rivalisèrent d'adresse et surent respecter l'obstacle soit en filant à gauche, ou à droite, soit en s'arrêtant à temps.

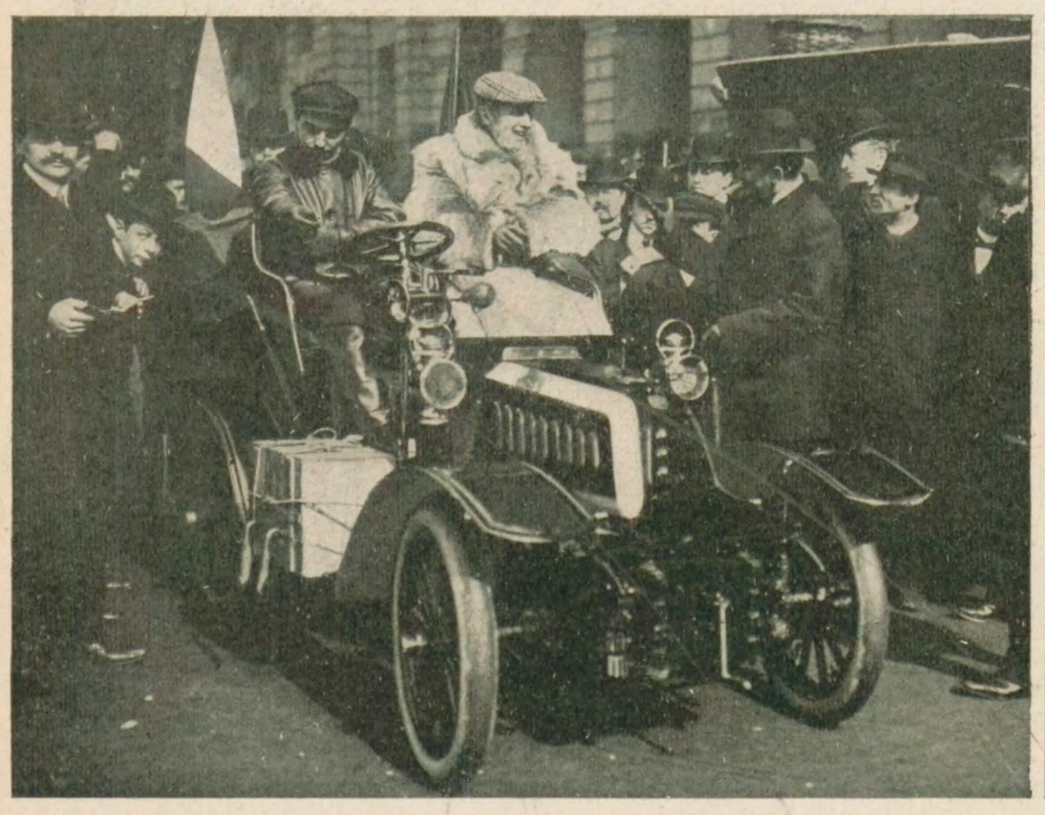
Et maintenant, terminons par un souhait. Espérons que nos Conseillers municipaux enquêteurs auront compris, après le succès de ces différentes tentatives, combien était fausse l'opinion qu'on avait en haut lieu sur les dangers de la locomotion nouvelle. Souhaitons que la bataille engagée soit définitivement gagnée, et félicitons-en d'avance les dirigeants de l'A. C. F., son président, le baron de Zuylen, en un mot tous ceux qui ont contribué au succès de l'entreprise et de la cause automobile.

GEORGES BERG.

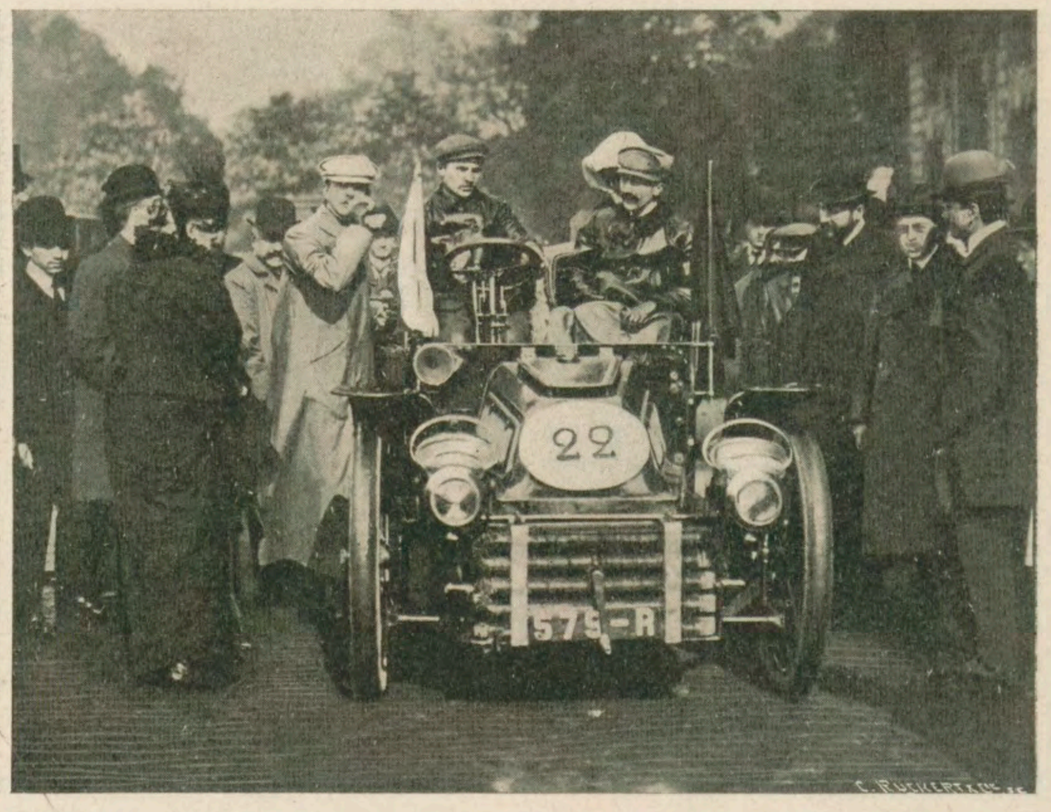
LES EXPÉRIENCES D'AUTOMOBILES DEVANT LE CONSEIL MUNICIPAL. — UN CONCOURS D'ARRÊT

Une des plus curieuses expériences a été celle qui consistait à arrêter sur un signe une voiture attelée d'un cheval et une automobile lancées à la même vitesse. Tandis que la seconde se figeait net en trois mètres, la première, le coupé de Mlle Louise Balthy, aimablement mis à la disposition des commissaires par la gracieuse artiste, ne pouvait s'arrêter avant dix mètres.

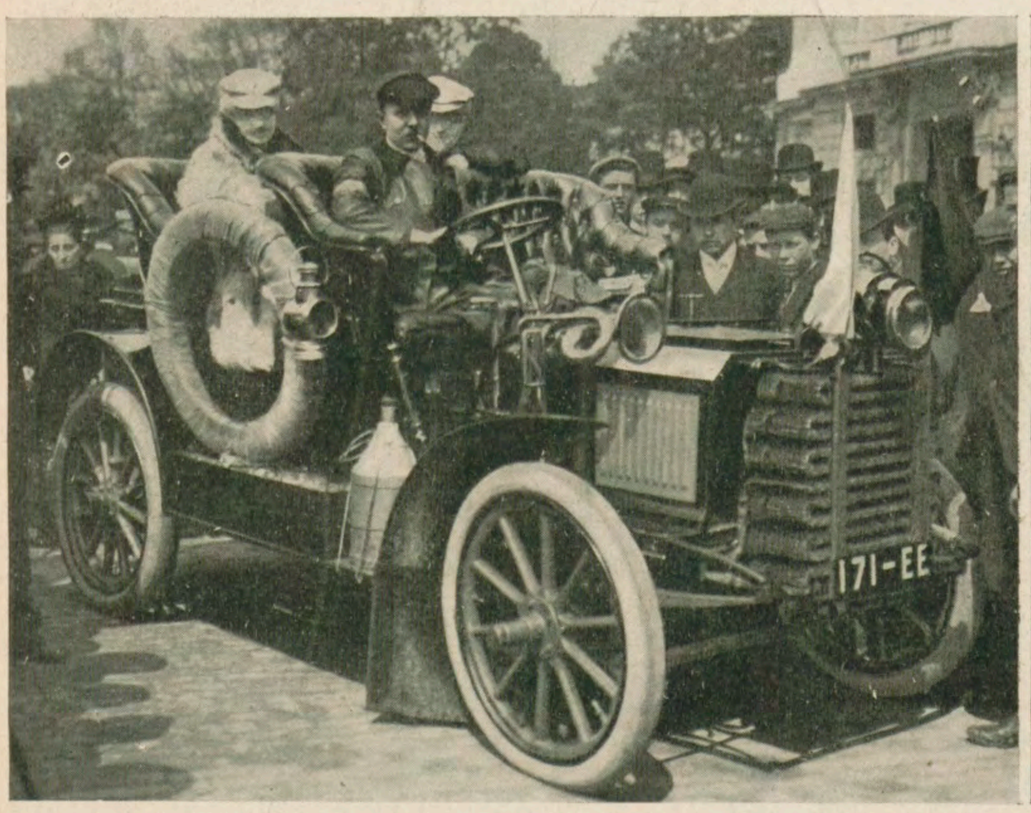
LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



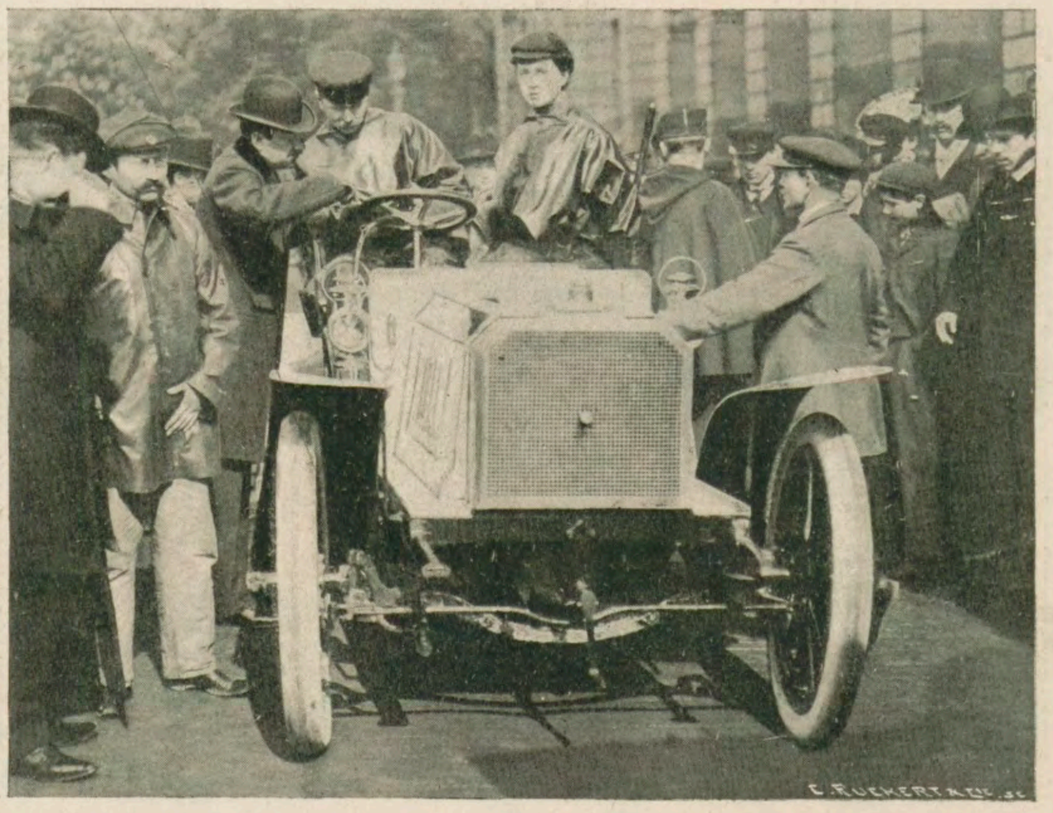
LE COMTE RÉCOPÉ, SUR SA VOITURE *de Dion-Bouton*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*.



M. DE LA NEZIÈRE, SUR SA VOITURE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*.

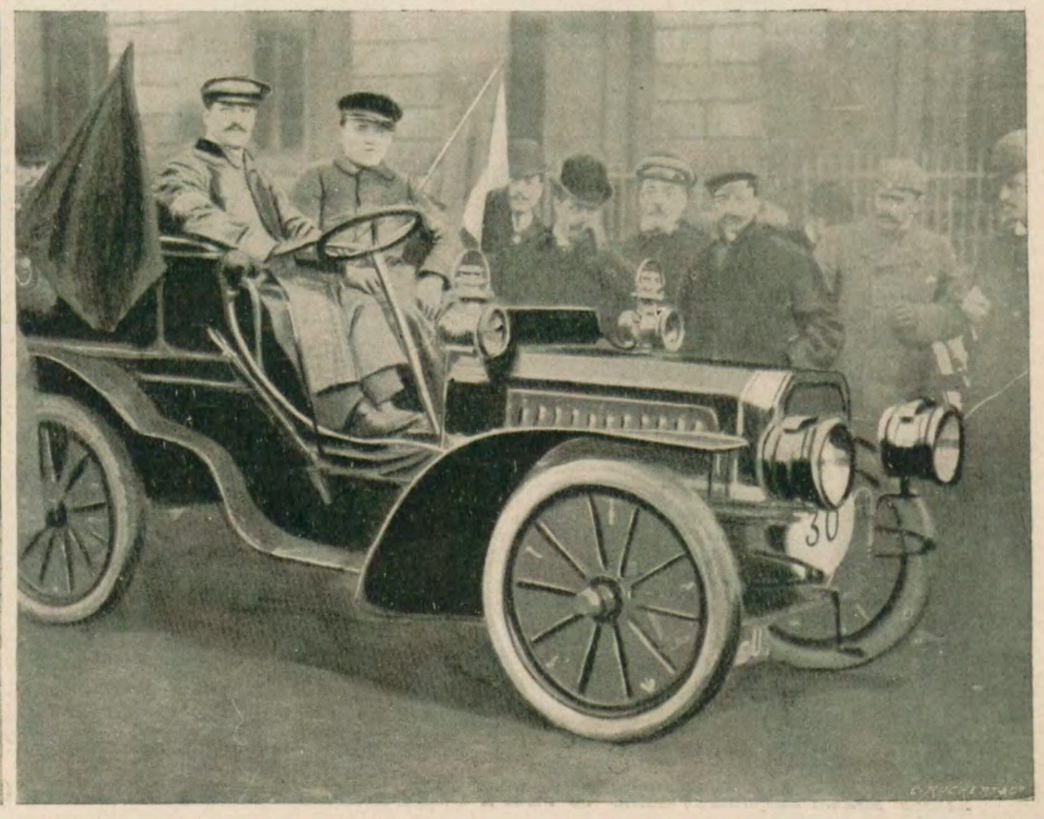


M. VENDEL, SUR SA VOITURE *Gardner-Serpollet*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Michelin*.



M. FUSSIEN, SUR SA VOITURE *Tony Huber*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Hutchinson*.

M. LOTTIN, SUR SA VOITURE *Darracq*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*, ET DE LA CARROSSERIE *Védrine*.



M. TRANCHANT, SUR SA VOITURE *Gladiator*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Dunlop*.

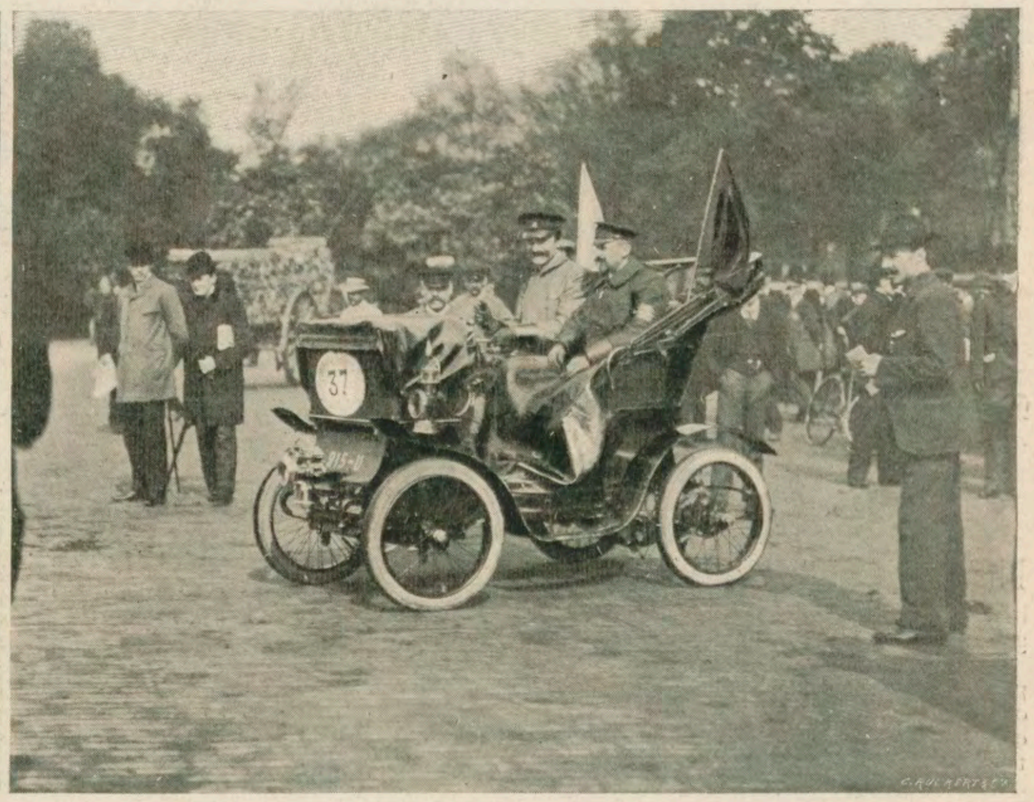
LES TOURISTES DE PARIS-MADRID.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Mme Lockert, sur sa voiture *Ader*, de la société industrielle des téléphones

Mme Clarke, sur sa voiture *Renault*, munie de pneumatiques *Michelin*

M. Bardon, sur sa voiture *Bardon*, munie de pneumatiques *Michelin*.

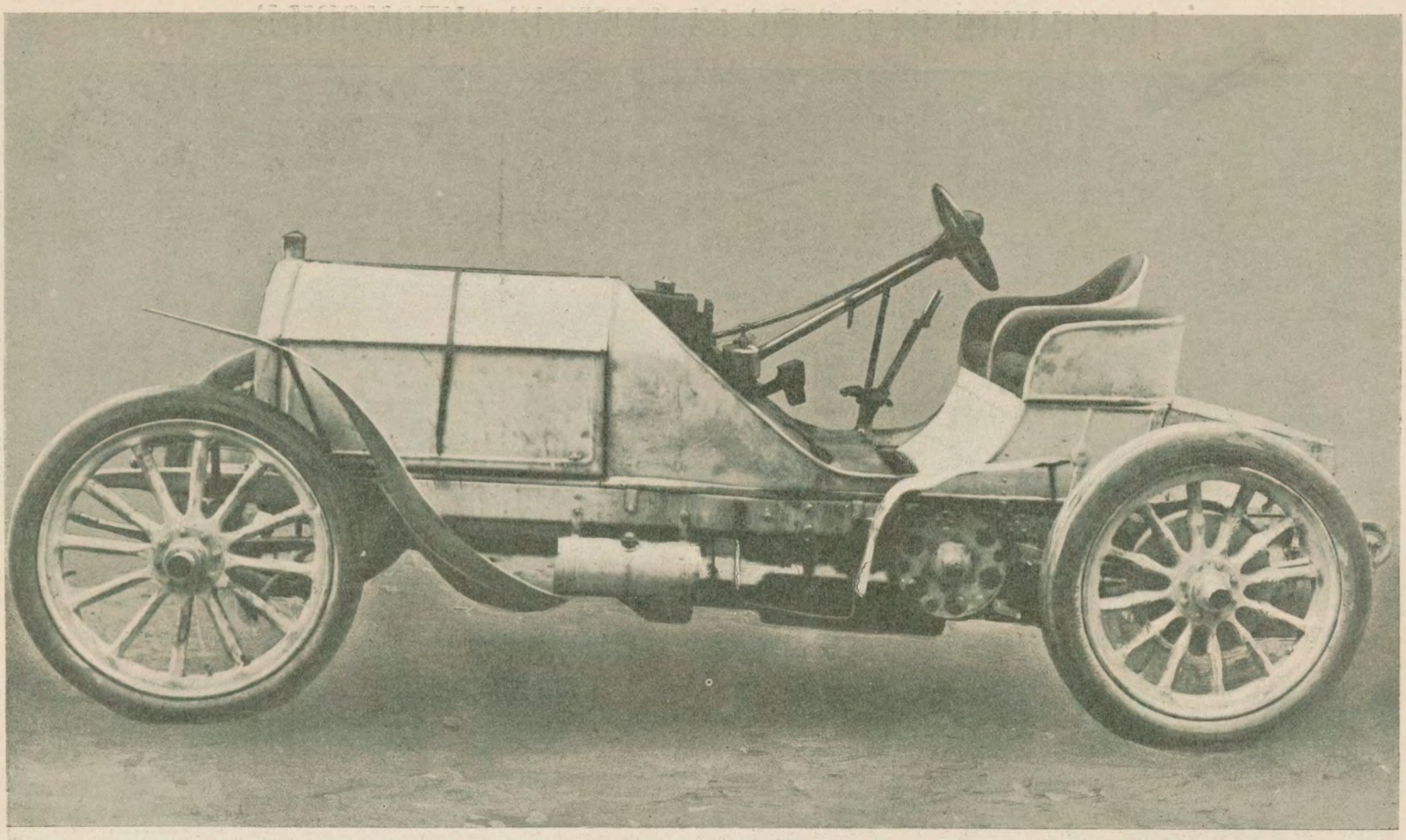


M. Marteau, sur sa voiture *de Dion-Bouton*, munie de pneumatiques *Michelin*.

M de Fontenailles, sur sa voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Dunlop* et de la carrosserie *Védrine*.

M. Mercier, sur sa voiture *Gladiator*, munie de pneumatiques *Dunlop* (a la promenade des conseillers municipaux).

LES TOURISTES DE PARIS-MADRID (suite).



LES ENGINS DE PARIS-MADRID

La 90-Chevaux de De Caters. (Pneumatiques "Continental")

Nos Amateurs sur la route

Nos amateurs ne reculent devant rien. Rien ne les arrête lorsqu'il s'agit de faire du bon sport, et tous les dimanches, quel que soit le temps, les itinéraires classiques ne sont-ils pas le théâtre de moult grandes épreuves organisées par nos vaillantes sociétés sportives?

Paris-Chartres, qui obtient chaque année un si éclatant succès, est organisée par les Cyclistes Savoisiens avec le concours du Vélo-Sport Chartrain. La course comprenait cette année deux catégories bien distinctes: les amateurs et les coureurs de quatrième catégorie. C'est à ces derniers que revient la victoire, bien que ce soit Maire, un amateur, qui ait franchi le premier le poteau d'arrivée à Chartres, suivi roue dans roue par Talibart, Georget et Christophe. Parti de Paris huit minutes après Maire, Talibart, le vainqueur de la quatrième catégorie, n'a été battu par l'amateur que d'une demi-roue à l'emballage, couvrant les 80 kilomètres du parcours en 3 h. 24 m. 25 s. C'est là une belle performance si l'on tient compte du fort vent debout qui soufflait et du piteux état des routes.

M. Charlot
Trésorier des C. S.

Les vainqueurs de la course Paris-Chartres à l'arrivée.

Le succès remporté par l'épreuve de dimanche dernier ne le cède en rien au succès qu'obtinrent les courses des années précédentes, et nous sommes heureux d'adresser nos félicitations à MM. Chautemps et Gavard, des Cyclistes Savoisiens; Blanchon et Troude, du Vélo-Sport Chartrain.

Chartres n'était pas seulement dimanche dernier le point terminus de la course des Cyclistes Savoisiens, mais encore de virage de la course Louviers-Chartres et retour, organisée par le Sport Vélocipédique de Louviers. C'est l'excellent coureur Trousselier qui a signé le premier au contrôle de Chartres devant Chapperon et qui s'est d'ailleurs retrouvé premier à l'arrivée.

GEORGES BERG.

Trousselier, gagnant de Louviers-Chartres et retour, passe premier au virage de Chartres. (Cl. du Guest.)